



Štev. 13

Leto 9

Izhaja dvakrat na mesec
Naročnina četrtletno 12 dinarjev

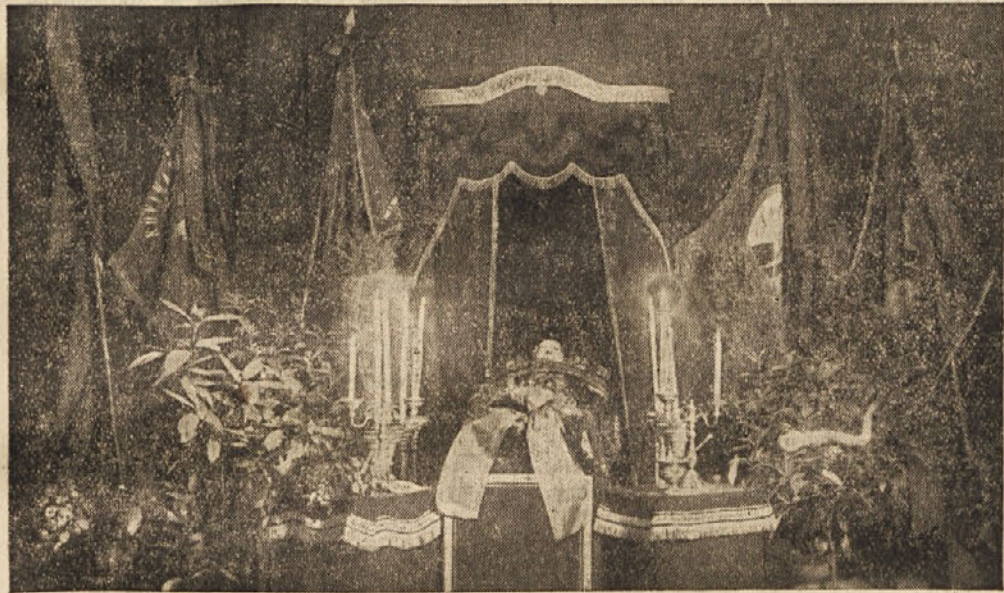
Uredništvo in upravništvo:

Ljubljana, Miklošičeva c. (palača Del. zbornice), kamor naj se tudi pošiljajo rokopisi.

NEODVISNO GLASILO ŽELEZNIČARJEV, UPOKOJENCEV IN TRANSPORTNEGA OSOBLJA



Sodrug Franc Jernejčič



Občutna vrzel je nastala v vrstah borcev za delavske pravice in delavskega kulturnega pokreta.

Sodrug Franc Jernejčič, bivši dolgoletni predsednik Strokovne komisije za Slovenijo in bivši predsednik železničarske organizacije, sedanjí predsednik Saveza saobračajnih i transportnih službenika i radnika Jugoslavije ter predsednik Splošnega delavskega pravovarstvenega društva, odbornik mnogih delavskih organizacij in društev, je legel po trupdolnem, požrtvovalnem, vztrajnem, neumornem delovanju k počitku.

Nenadoma ga je vzela smrt.

Ves pondeljek je posvetil delu za organizacijo, še pozno popoldne je sodeloval pri pripravljanih delih za Zdravstveno zadrugo v Ljubljani, a zvečer ga je v prijateljski družbi železničarjev, vsega veselega in razigranega odposlanec smrti, možganska kap, ugrabila iz kroga onih, katerim je posvetil delo vsega svojega življenja ter ga odvedla k trajnemu počitku.

Sodrug Franc Jernejčič je bil markantna osebnost, ki ni poznal počitka in miru in bil vedno v prvih vrstah povsod, kjer je trebalo nastopiti in se boriti.

Bil je star 62 let. Doma iz Dolenjskega, se je že v zgodnji mladosti preselil v Trst, kjer je opravljal v začetku težko delo v tržaških železniških skladiščih.

Že pred 40. leti je stopil k socialnodemokratskemu gibanju in bil njegov vnet agitator. Celó Ivan Cankar se v svojih spisih spominja socialnodemokratskega borca Franca Jernejčiča. Po vojni se je preselil v Ljubljano. Bil je predsednik Nezavisne železničarske organizacije, ki se je ustanovila 1922. leta in bil njen predsednik do razpusta. Ko se je iz razpuščene Nezavisne železničarske organizacije osnovala nova železničarska organizacija Savez železničarjev, je predsedoval tudi nji.

Po izkustvih, ki si jih je pridobil tekom težkih bojev proletarijata, zlasti pa železničarjev za osnovne delavske pravice, po težkih udarcih, ki so sledili dogodkom iz l. 1920, je preizkušeni borec posvetil vse svoje moči delu za združenje dotlej razcepljenih železničarskih sil v enotno bojovno falango in največji njegov uspeh je bil kongres ujedinjenja železničarjev, ki je izvolil s. Jernejčiča za prvega predsednika združene organizacije, v kateri so se po dolgih letih zopet združili železničarji iz vseh krajev države.

Od 1925. leta pa do letos je bil predsednik Strokovne komisije za Slovenijo. Bil je vnet »Svobodaš«, odbornik v gospodarskih organizacijah. Delavska godba »Zarja« se ima njemu zahvaliti, da se je ustanovila in ves čas, posebno zadnja leta, se je z vso ljubeznijo posvečal njenemu razvoju in bil predsednik nadzorstva. Bil je tudi vsa zadnja leta član plenuma Delavske zbornice, izvoljen na rdeči listi. Med vsem delavstvom je užival veliko spoštovanje in bil číslan še posebno radi svoje osebne poštenosti. Do zadnjega je delal in zaključil svoje delovanje tam, kjer ga je pričel pred 40. leti, namreč kot skladiščni delavec.

Njegovo truplo je bilo položeno v dvorano Delavske zbornice, ki je bila vsa v črno pregrnjena. Ležal je v krsti, markanten, kakor je bil v življenju, z izrazom smehljaja in vzpodbude na ustnicah, kakor vedno, ko je predsedoval zborovanju, shodu, sestanku ali stavil predloge.

Pogreb nepozabnega sodruga je bil v sredo ob 16. uri ispred Delavske zbornice.

Ko je krsta s pokojnim sodrugom Francetom Jernejčičem bila prenesena v vežo v Delavski zbornici, je spregovoril predsednik Alojzij Sedej v imenu Delavske zbornice poslovilno besedo in na kratko orisal jeklen značaj odhajajočega sodruga. Pred-

sednik USZJ in delavske godbe »Zarja«, Blaž Korošec, je s kratko in jedrnato besedo narisal pokojnega in ga postavil za vzgled nam vsem, ki še ne odhajamo. Godba »Zarja« je zaigrala žalobni koral v mogočno-žalnih akordih in videl sem nešteto oči mož in žena, kako so se orosile in pomočile obraze. In krsto so položili v pogrebni voz, oblačno nebo, ki je ves dopoldan rosilo, se je nekoliko zjasnilo, sonce je, kakor v zadnji pozdrav, zasijalo izpod oblakov. Voz je obstopila častna straža železničarjev. Rudarji v rudarski uniformi s prižganimi jamskimi svetilkami so častno stražo izpopolnili. Rdeče zastave, sedem po številu, so v popoldanskem soncu mogočno, veličastveno plapolale, kakor bi razprostiral mogočen in silen orjak svoja orjaška krila.

Vrstili so se venci: USZJ, Strokovne komisije za Slovenijo, Delavske zbornice, Saveza Metalških Radnika, oblastni odbor Ljubljana, podružnica Ljubljana, podružnica Moste in podružnica Jesenice, »Zarja«, Živilski delavci, Monopolci, Splošna delavska strokovna zveza, Oblačilni delavci, Zveza delavskih žen in deklet in uslužbenci strokovnih organizacij, vsak z nosilcem in spremstvom. Nato so sledile zastave: Železničar-

ska, kovinarska, rudarska, lesnih delavcev, kovinarska iz Jesenic, živilskih delavcev in kovinarska iz Javornika s častnim spremstvom. Sledila je godba »Zarja«, ki je igrala ves čas od Delavske zbornice pa do groba pri Sv. Križu žalne koračnice z žalujočimi, poslavljajočimi in plakujočimi akordi.

Na pokopališču je ob odprtem grobu spregovoril v poslednje slovo odposlanec Oblastnega odbora URS SJ iz Zagreba in od Strokovne komisije za Slovenijo Niko Bricelj. Vsi, kar nas je bilo, vsa velika množica, pa smo zaklicali: Slava mu; živel socializem!

Godba »Zarja« pa je zaigrala nov koral, vseh sedem rdečih zastav se je poklonilo v jamo, šopki, rože so jele padati v grob, sodruzi so vzeli s svojih sukenj rdeče nageljčke in jih metali v grob, na krsto kot zadnji pozdrav. Kamniške planine, v odsevu zahajajočega sonca, pa so pretrgale bajčolan in najvišji vrh se je poslavljajal od pokojnika.

Tako so se zaprla vrata, nastal je grob, lik sodruga Franceta Jernejčiča pa bo plul nad nami in med nami in nas bodril tudi še v naprej, kakor nas je v življenju.

Slava sodrugu Francetu Jernejčiču.

Regulacija prejemkov

Oktober 1931 in aprila 1932 so bili prav vsi železničarji — nastavljeno osebje, kakor tudi delavstvo — prizadeti po občutni redukciji. Delavstvo je poleg brezplačnih dopustov in skrajšanja delovnega časa izgubilo še dvakrat po 5% svojih prejemkov in je bila tako v tem času plača delavstva reducirana povprečno za 25%, istočasno pa se je cela vrsta življenjskih potrebščin občutno podražila.

Nastavljeno osebje je izgubilo pri draginskih dokladah od 8 do 17%, vendar je ta izguba ostala trajna — pri gotovih kategorijah uslužbencev, med tem, ko so ostali takoj dobili povrnjeno redukcijo na drug način.

Pri bivšem činovniku II. kategorije ta razlika nekoliko drugačna. Tako je srednji uradnik II. kategorije do redukcije prejemal brez rodbinskih doklad Din 3300.— mesečno, med tem, ko prejema sedaj le še Din 2750.—

Popolnoma drugačna pa je slika že pri kurilniškemu profesionistu.

Pred 1. oktobrom 1931 je prejemal brez premij še brutto Din 1400.—, a sedaj prejema komaj še Din 1100.—, od česar pa je treba seveda odšteti visoke odtegljaje, tako, da dobi izplačano komaj Din 900.—

In progovni delavec? Pri polnih službenih letih je prejemal izredno dobro kvalificirani progovni delavec mesečno Din 1000.— brutto prejemkov, po redukciji in uvedbi brezplačnih dopustov pa pride komaj še na Din 600.—

Kakšna je šele slika pri onih progovnih delavcih, ki so n. pr. pred redukcijo prejemali po Din 21.— dnevno ali na mesec Din 525.—, danes po redukciji in brezplačnih dopustih pa pridejo le še na Din 368.— mesečno in s tem naj preživljajo sebe in številne družine.

Iz te kratke primerjave se vidi, da se je redukcija dejansko izvedla z vso strogostjo pri vsemu nenastavljenemu osebju in nižjih kategorijah nastavljenec, vsak železničar, zakaj so ...

Izplačilo difference železniškim delavcem

Vprašanje, o katerem razgovarjajo železniški delavci v ljubljanski direkciji sedaj že 11. leto, nikakor ne more priti do svoje rešitve. Kolikokrat je bilo ugotovljeno, da je vprašanje difference že rešeno, pred leti je bila izplačana drugod, samo na teritoriju bivše južne železnice in tudi tukaj zopet omejeno le na proge v ljubljanski direkciji se ni izplačala. Šele začetkom leta 1934 je začelo delavstvo v ljubljanski direkciji verovati, da bo difference končno izplačana, ker je v odloku št. 1 od 5. jan. 1934 sam direktor ljubljanske direkcije na podlagi več odlokov Ministrstva in Generalne direkcije ter

Ministrstva financ izrecno razglasil, da se takoj izplača nadaljnjih 10% neizplačane razlike, a ostali obroki da se bodo izplačali v mejah razpoložljivih denarnih sredstev do konca julija 1934. Delavstvo je upalo, da bo dobilo sedaj redno vsak mesec izplačano 10% obrok razlike, vendar sedaj je tu že konec junija, a železniška uprava še vedno dolguje 70% razlike.

Železničarji se dobro spominjajo uvodoma citirane okrožnice in pričakujejo, da bodo odločujoči ... ostali mož beseda in da bo tako difference do konca julija 1934 izplačana ...

Premogovni baroni hočejo znižati mezde Napad Trboveljske premogokopne družbe na prejemke svojih delavcev in nameščencev

Ko smo čitali poslovno poročilo za leto 1933, podano na občnem zboru delničarjev Trboveljske premogokopne družbe, iz katerega je vsa javnost lahko posnela, da se je družbi v pretečenem poslovnem letu kljub obstoječi krizi posrečilo njen gospodarski položaj izboljšati, nam niti na misel ni prišlo, da bi mogla brezčutnost delničarjev biti tako velika, da bi bili v stanu napraviti sklep, s katerim se takorekoč vzame zadnji košček kruha iz ust tistih, katerih žuljavim rokam se ima družba zahvaliti za vse svoje premoženje.

Ne bomo danes s številkami ugotavljali vso krivičnost, ki obstoja v nameravanem 6 odstotnem znižanju vseh prejemkov, ker že itak vsa javnost ve, da so že dosedaj rudarji s svojimi družinami ... stradal. Če so se vsaj še za silo mogli preživljati, je bilo to le s pomočjo ... po kmetih in s podporo dobrodelne javnosti mogoče. Kako pa naj živi rudar potem, ko se mu bo zmanjšal zaslužek za 56—150 Din mesečno in odvzel precejšen del deputatnega premoga? Za kazen, da je bil ta rudar skozi deset- in desetletja priden kopač, se ga hoče sedaj na stara leta, ko je vse svoje sile in zdravje žrtvoval za profit delničarjev TPD, vreči v nižjo plačilno kategorijo, s prikrito grožnjo, da če se s tem ne bi hotel strinjati, da lahko gre.

Ali ni to skrajno krivično in skrajno izživalno postopanje napram delavstvu? Ali ne čuje družba joka, ali ne vidi solz ubogih rudarskih žen-mater, ki zaman prosijo v njenih

konzumih živeža za svoje lačne otroke. Ali ne sliši družba kletev tistih, ki v potu svojega obraza garajo globoko pod zemljo, a ne morejo z zaslužkom preživljati svojih družin?

In kljub temu hočejo gospodje pri TPD iztisniti iz tega že itak do skrajnosti izmozganega delavstva še nove in nove milijone? Pravite, da radi krize! Da, ali ste pomislili, kaj delavstvo zmore in kaj ne zmore? Ali je upravni svet TPD preračunal in prevdaril, ali je res potrebno imeti toliko visokih uradnikov in raznih upravnih svetnikov, ki vlečejo od 10 do 60.000 Din mesečne plače in več, da stane sama uprava nad 6 milijonov dinarjev letno? Gospodje pri TPD, če hočete še več dobička, vzemite tam, kjer je, pa ne tam, kjer je že itak lakota in beda. Zavedajte se, da so prvi upravičeni do jela tisti, ki delajo in šele potem vsi drugi.

Rudarji v boju za svoj obstoj

V revirjih so se vršili dne 2. julija trije ogromni shodi rudarskega delavstva v znak protesta proti nameri TPD, da zniža delavske plače in druge dajatve.

V Trbovljah se je udeležilo shoda več tisoč ljudi, ogromna je bila tudi udeležba v Zagorju in v Hrastniku.

Shodi so bili sklicani v sporazumu z vsemi obstoječimi strokovnimi organizacijami. Za II. rudarsko skupino je govoril s. Pliberšek, za Zvezo rudarjev Jugoslavije pa s. Arh.

Na shodih so bili sprejeti odločni sklepi proti napovedanim redukcijam plač. Rudarji v istih shodih

Sledilo je poročilo

tajnika s. Uratnika.

ki je v daljšem govoru obrazložil socialni položaj delavstva v Dravski banovini, nadalje gospodarsko stanje in gibanje posameznih panog industrije. Ogromni porast zaznamuje predvsem tekstilna industrija, ki danes zaposluje že nad 12.500 delavcev, ter še vedno napreduje. To nenavadno prosperitetno pa je treba spremljati z veliko opreznostjo, ker se je bati, da se skriva baš v tem nevarnost za zdrav gospodarski razvoj te industrije, ki plačuje delavstvu, z malimi izjemami, sramotno nizke mezde.

Trenutno zboljšanje v lesni industriji je pripisovati ugodni konjunkturi na svetovnem tržišču, medtem ko v ostali industriji ni zaznamovati bistvenega zboljšanja.

Zakon o zaščiti minimalnih mezd

Nato se je s. Uratnik obširno pečal z vprašanjem mezd, ki so v nekaterih panogah padle že daleč pod vsak eksistenčni minimum. Mezde v tekstilni industriji in rudnikih najbolj kažejo, kako nujno potrebno je, da se čimprej uvede zakonita zaščita minimalnih mezd.

Starostno zavarovanje

Izvedba starostnega zavarovanja v naši državi je eno najbolj perečih vprašanj, ki bi se mu moralo s strani merodajnih posvečati mnogo več pažnje. Starostnemu zavarovanju rudarjev grozi katastrofa. Glavna Bratovska skladnica v Ljubljani ima na mesec po 120.000 Din primanjkljaja, tako da bodo v par letih izčrpane skromne rezerve, s katerimi to zavarovanje razpolaga. Uvesti bi treba posebno doklado na rudarsko produkcijo. Ta sredstva bi se naj stekala v centralni fond za sanacijo vseh bratovskih skladnic v državi.

Anketi o preprečenju rudniških nesreč, ki se je vršila minulo sredo v Delavski zbornici, je glavna bratovska skladnica predložila seznam nesreč, ki so se v zadnjih letih pripetile v Dravski banovini. Iz tega statističnega gradiva je razvidno ogromno število smrtnih primerov, radi česar je potrebno, da se varnostne naprave izboljšajo in uvede poostrena kontrola po rudnikih. Za preprečenje nezgod pa bi bilo potrebno, da bi se poleg zboljšanih varnostnih naprav dvignila tudi strokovna izobrazba rudarjev, da bi se zamogli rudarski delavci uspešno zavarovati proti nevarnostim, ki so jim izpostavljeni.

Delavska zbornica je skupno z grafičarij intenzivirala v Beogradu, da se odpravi 1 odstotni dodatek k uslužbenskemu davku.

Glede nesporazuma, ki je nastal med jeseniškim in zeniškim delavstvom, je pre-jela DZ točne informacije, da gre v Zenici le za manjšo razširitev obrata, ker bo tam zaposlenih okoli 30 delavcev več in ne vseh 800, kot se je govorilo.

Delavska zbornica bo tudi v bodoče pazno sledila vsem socialno političnim vprašanjem, zbirala material in stavila pred-

loge, vse ostalo pa je delo strokovnih organizacij, ki morajo postati sila. S. Uratnik je žel za svoj globoko zasnovan referat veličenostno odobravanje.

O finančnem stanju je poročal blagajnik s. Čelešnik, za finančno kontrolo pa predsednik s. Petejan.

Nato se je razvila živahna debata. Kot prvi je govoril s. Arh, ki je med splošno pozornostjo orisal bedni položaj rudarjev ter ožigosal namero TPD, ki je napovedala novo občutno redukcijo mezd. (O tem poročamo obširneje v drugem članku. Op. ur.) Izvajanja s. Arha so spremljali delegati z dolgotrajnim odobravanjem.

Nato je govoril delegat Kosem, ki se je bavil s socialno zakonodajo, mezdnim gibanjem grafičarjev in pokojninskim zavarovanjem. Delegat Lombardo je govoril o inspekciji dela, kateri se mora preskrbeti več sredstev, delegatinja Goleševa pa je predlagala, da naj se podvzame akcija za ukinitve zasebnih posredovalnic za službe itd.

S. Moškrič je poročal o stanju grafičnega delavstva. V debato so posegli še številni delegati, nakar je govoril v imenu

kluba Strokovne komisije s. Petejan.

ki je uvodoma odgovarjal na izvajanja raznih delegatov. Priporočal je, da se zbornica soglasno izreče proti vsaki izpremembi socialne zakonodaje, da se energično zahteva uvedba brezposelnega in starostnega zavarovanja ter izboljšanje že obstoječih socialnih zavarovanj. Ako so zaščiteni razni drugi pridobitni sloji, potem pač delavstvo upravičeno zahteva zakonito zaščito minimalnih mezd. Obširno se je bavil z mezdami v tekstilni industriji, zaposlitvijo tujih nameščencev, pri čemer je značilno, da dobijo fabrikanti dovoljenje za zaposlitev inozemcev, čeravno DZ to odkloni. Zahteval je dalje, da se porabja bednostni fond v svrhe, za katere je bil ta davek ustanovljen. Boj grafičarjev bo podprlo vse delavstvo, pa tudi rudarjem morajo zbornica in organizacije nuditi vso podporo. Obrazložil je bedo kovinarjev na Muti, ki nimajo že leta in leta domala nobenega zaslužka. Zbornica mora posvečati mnogo pažnje tudi preganjanju obratnih zaupnikov, inspekcije dela, borzam dela in sploh vsem socialno čutečim ustanovam.

Stavljeni predlogi so bili nato sprejeti soglasno.

Nov proračun Delavske zbornice

Blagajnik zbornice s. Čelešnik je nato podal podrobno poročilo o proračunu za leto 1934 in 1935. Skupni dohodki so predvidevani na Din 2.183.516.—, prav toliko znašajo tudi izdatki. Proračun se bistveno mnogo ne razlikuje od proračunov prejšnjih let, v kolikor niso padli dohodki zbornice radi brezposelnosti.

Po daljši debati je bil nato proračun spejet s 43 glasovi proti 14 glasovom krščanskih socialcev, ki so sicer neradi, toda po nalogu neklih močnejših sil napovedali opozicijo, ne da bi bili zato navedli tudi pravilne vzroke.

Skupščina je trajala od 9. do 14. ure.

Skupščina Delavske zbornice

Razprava o važnih socialnopolitičnih problemih. — Proračun za l. 1934-35 odobren

V petek, dne 29. junija se je vršila v dvorani Delavske zbornice v Ljubljani skupščina Delavske zbornice, na kateri so se obravnavala važna vprašanja, tičočna se rudarjev, tekstilcev, kakor tudi ostalega delavstva in nameščenstva.

Skupščino je otvoril in vodil predsednik s. Sedej, ki je uvodoma pozdravil delegate in zastopnika banske uprave g. dr. Karlina, nato pa se v lepem nagovoru spomnil kakanjske in kamniške nesreče, kakor tudi umrlih članov DZ s. Jernejčiča in g. Mravljeta. Predsednik je nadalje v svojem poročilu naglasil, da odločno odklanja vse govornice o neklih kompromisih med eno ali drugo skupino v zbornici. Večinski klub Strokovne komisije nudi možnost sodelo-

vanja vsaki skupini, ki je pripravljena delati za dobrobit delavstva.

Delavska zbornica je po svoji zadnji skupščini izvršila ogromno število intervencij pri raznih mezdnih sporih, sodelovala je pri vseh akcijah socialnopolitičnega značaja zlasti, da se odpomore bedi rudarjev. Tudi glede tlavčne obremenitve delavstva je zbornica izvršila intervencijo. V zbornici se je ustanovil odsek, ki bo proučeval tarifna vprašanja, posebno pažnjo pa je zbornica posvetila vprašanju zakona o minimalnih mezdah, starostnega zavarovanja in zavarovanja za slučaj brezposelnosti. Opozorila je dalje tudi vse organizacije o napadu delodajalcev na socialno zakonodajo.

Maribor

Javni železničarski shod!

Podružnica Ujed. Sav. železničarjev Jugoslavije I., II. in III. v Mariboru, sklicujejo za

petek, dne 6. julija t. l. ob 19. uri v verandi pivovarne »Union« javni železničarski shod

s sledečim dnevnim redom:

1. Novi pravilnik o vozniških ugodnostih za železničarje.
2. Slučajnosti (režijski premog, delavska razlika, upokojitve itd.).

Železničarji, pridite vsi!

CERKVENIK ANGELO:

KDO JE KRIV?

Vojna zgodba v štirih dramskih scenah.

(Konec.)

VOJAK: Ob tej uri ne smeš zapustiti hiše!

ŽENSKA (malone blazno): Zblaznela bom ... povej, povej, hitro, prosim ...

VOJAK: Mrtev je!

ŽENSKA (ga strese): Povej, kje je bilo! Zada-vim te!

VOJAK (žalostno): Ob železni bryi v Gadišču.

ŽENSKA (si ogrne šal): Hiteti moram.

VOJAK: Ruška ...

ŽENSKA: Potem, potem ... (Odhiti, zapre vrata za seboj.)

VOJAK: Ruška, umrl bom prej ... (Se zruši.) (Hrup je ponehal.)

Zastor.

IV. SCENA.

Pol ure pozneje. — Spalnica.

Vojak leži na postelji in semtertja težko zahrope. Zunaj je mirno. Zasliši se peketanje konjskih kopit. Nekdo skoči s konja.

ŽENSKA (vsa zasopla vstopi): Spiess, ali še ži-vite?

VOJAK (hrope): Ah, ah ...

ŽENSKA: Zmotili ste se, ali čujete? (Mu dvigne glavo.) Poglejte me, prosim vas! Ali me razumete?

VOJAK (odpre oči ter jo pogleda): Razumem.

ŽENSKA: Zmotili ste se, niste ga ubili. Ni bil Georg.

VOJAK: Ah ...

ŽENSKA: Ali me razumete? Ni bil Georg. Bil je nekdo drugi!

VOJAK (težko): Ni bil Georg?! (Nepričakovano se strahotno zasmee. Smeh se vedno bolj in bolj stopnjuje ter preide malone v blaznost.)

ŽENSKA (se vsa tresne): Za božjo voljo, kaj vam je?

VOJAK (nepričakovano preseka smeh ter utihne): Torej ni bil ... ni bil ... Tragedija, pa tako komičen konec! (Se zvrne vznak.)

ŽENSKA: Ljubi moj Jezus, umrl je. (Poslušaj, če mu še bije srce.) Srce mu še bije! (Pohiti urno k štedilniku ter nalije v skodelico nekoliko žličk kave, v kavo pa eno žličko žganja. Nato mu kavo vlije v usta. Prisloni uho k njegovim prsim.) Močnejše vam bije! Ozdraveli boste!

VOJAK (dvigne malce glavo; se nasmehne): Še dve, tri minute, Ruška, potem pa ... Oprosti, Ruška, rad sem te imel ...

ŽENSKA: Saj ni bil Georg tisti, ki vam je uropal ženo ...

VOJAK (nepopisno bolno): Hildegard, Hildegard ... (Po kratkem premoru.) Ni bil Georg, Ruška, ni bil ... Zdaj verjamem, da ni bil. Oprosti, Ruška, tako zelo sem te imel rad, a bil sem blazen. Vsi smo blazni, neozdravljivo bolni!

ŽENSKA: Saj sem vedela, da ste dobri!

VOJAK (se nasmehne): Kadar umiramo, smo vsi dobri!

ŽENSKA (se nasmehne): Šalite se! Ali vam ni bolje?

VOJAK: Dajte, Ruška, povejte mi, ali ... (Ne more več govoriti.)

ŽENSKA: Kaj naj vam povem?

VOJAK: Odprite vrata! (Ženska odpre vrata. Vso izbo razsvetlijo odsevi plamena.) Povejte, ali mi morete — odpustiti ...

ŽENSKA (začudeno): Odpustiti? Zakaj?

VOJAK: Za — vse!

ŽENSKA: Saj ga niste ubili!

VOJAK (počasi in poudarno): Ubil sem drugoga!

ŽENSKA: Vojna je! Vseh teh strahot je kriva vojna!

VOJAK (se s poslednjim naporom svojih sil dvigne ter jo presunljivo pogleda): Vojna? (Se poskuša zasmejati, pa se mu smeh klavrno poneseči ter spremeni v čudno hropenje.)

ŽENSKA (stopi za en korak nazaj): Vojna, da!

VOJAK (silovito): Vojna? (Mrko, s silovitim poudarkom): Vsi smo krivi! (Pade vznak.)

ŽENSKA (gleda, kakor da je hipnotizirana, v mrliča; po daljšem premoru — močno poudarjeno): Vsi smo krivi!

Zastor.

Konec.

Franc Jernejčič

Nema ga više među nama — mrtav je! Pao je poput hrasta, koji je svojim visokim rastom i nesalomljivoj snagom dugo i dugo prkosio nedaćama, a istovremeno se trudio, da svim mladim hrastićima posluži kao primjer dobrote i izdržljivosti. Njegova smrt težak je udarac kao za uži dio pokreta u Sloveniji tako i za sav pokret naše zemlje; njegovim nestajanjem nastaje jedna praznina, koju se dugo vremena neće moći ispuniti.

U redovima željezničara drug Jernejčič bio je jedna markantna ličnost, a naročito u dijelu njihovog klasnog pokreta. Ovaj je bio s njegovom ličnošću usko povezan. Preko glave druga Franca prohujale su sve njegove razvojne faze: sve plime i oseke. On je s tim pokretom živio i za njeg radio u vrijeme, kad je trebalo raditi u tami, u vrijeme, kad je visoko svjetlo i bio u moći, pa opet u vrijeme, kad je natjeran u podzemlje i mrak. Ostavio nas je ne da očajavamo i izgubimo nadu na ponovni uspon; cijeli njegov život ostaje nam kao divan primjer odanosti i izdržljivosti, koji se mora slijediti, da bi plima našeg klasnog pokreta opet čim prije nastupila.

Sa drugom Jernejčičem upoznao sam se u znaku konstruktivnog i požrtvovnog rada za klasnu željezničarsku organizaciju. Bilo je to god. 1921. Nakon obnove rada Saveza željezničara u Zagrebu trudili smo se obnoviti i rad Splošne željezničarske organizacije u Ljubljani, koja je stajala pod čvrstim pečatima. Kako i na koji način? S nama je bilo lahko; na razvoj prilika gledali smo vrlo bistrim očima, ali kod predstavnika Splošne vladalo je hudo lijevarstvo. Upriličili smo razgovore. Među ostalima došao je i Jernejčič. Bio je predsjednik. Od svih pregovarača on nam je bio najbliži, bilo mu je najviše stalo, da se zajednički rad obnovi. U svojem iskrenom nastojanju nije odmah uspio, jer su protivnici jedinstva bili brojčano jači.

Ovaj prvi dodir sa drugom Jer-

nejčičem ostati će mi nezaboravan. Visok čovjek, pametan i blag izraz lica, pa sjeda kao snijeg kosa posve osvojiše. U razgovoru razabrao sam, da je to ne kamo spreman socialista, nego i vanredno prijazan drug, sa kojim se može razgovarati uvijek, pa i onda, kad se načelno ili taktički ne slažemo. Instinktivno sam osjećao, da je daljnji razvoj željezničarskog pokreta mnogo odvisan od njegovo opredjeljenja, a i to, da ćemo se sa drugom Francom prije ili kasnije naći na istoj liniji i u istoj organizaciji. Tako je i bilo.

God. 1925. naše poznanstvo i zajedničko stremljenje bilo je okrunjeno. Splošna željezničarska organizacija i Savez željezničara u Zagrebu stopljeni su u Ujedinjeni Savez željezničara Jugoslavije, kojem na čelo dolazi drug Jernejčič. Njegovo sjedanje za predsjednički sto na kongresu Ujedinjenja u Ljubljani bilo je popraćeno dirljivim aklamacijama. Znak, da je pravi čovjek na pravome mjestu.

Od toga vremena drug Jernejčič zborom in tvorom djeluje, da pokret željezničara ojača. Na svim slijedilim kongresima i mnogim konferencijama on nas budi, upućuje i poziva na izdržljivost. Njegov visok rast, borbom ispačeno a ipak blago lice, pa njegova bujna sjeda kosa činili su vsaku njegovu riječ značajnijom i nezaboravnijom. Svi mi mlađi bili smo duboko impresionirani i radili smo kako nam je rekao. Pokret je jačao, jačao toliko, da su svi natražnjači digli glave i upreli sve snage, da ga obuzdaju.

Ne ćemo više imati sreću, da druga Franca gledamo za predsjedničkim stolom i slušamo njegova hladna i promišljena razlaganja. Nu to ne smije da nas obezкуражуje: **sa još više volje i energije treba da pregremo na posao! To smo dužni učiniti, jer jedino to može manifestirati puno poštovanje prema drugu i vodji, koji je umro.**

Neka je slava drugu Jernejčiču!

Ps.

Mednarodni pregled

Štednja prinaša koristi vedno istim krogom. »Nacionalna« vlada Francije je sklenila velike redukcije, vsled katerih bodo zgubili željezničari v tekočem letu okroglo 11 milijard dinarjev. Cim je bil objavljen ta ukrep, so poskočile akcije vseh velikih francoskih željezniških družb za 15 do 20 odstotkov. Tako bo moral delavec, ki je imel že itak nizke prejemke, izgubiti 5 do 8 odstotkov od svojih prejemkov, bankirji in velekapitalisti pa so čez noč zaslužili do 20 odstotkov pri svojih akcijah.

Smrtna kazen v Avstriji. Avstrijska vlada je v svojem patriotizmu uvedla smrtno kazen pri rednih sodiščih. Namesto porotnih sodišč se osnujejo za smrtno kazen, dosmrtno ječo ali nad deset let posebna sodišča treh sodnikov in treh lajkov. Znatno so zvišane tudi kazni za delikte, ki so režimu bolj nevarni.

Umor poljskega notranjega ministra. V Varšavi je bil te dni umorjen notranji minister Pieracki. Vlada je zagrozila radikalni desničarski organizaciji z razpustom in je ta najbrže organizirala umor. Atentatorja še niso našli. Zaprlj so že več sto oseb. Na glavo atentatorja je razpisana nagrada 100.000 zlotov. Dogodek dokazuje, da je tudi fašistična diktatura nevarna igrača.

40 urni delovni teden v Ženevi. Te dni so obravnavali v Ženevi načrt konvencije o uvedbi 40 urnega tedenskega delavnika v industriji. Pri glasovanju o načrtu so se zastopniki delodajalcev in zastopniki nekaterih vlad vzdržali glasovanja. Zaradi tega načrt konvencije na seji ni bil sprejet.

V imenu delavske skupine je proti temu ravnanju belgijski delavski zastopnik sodrug Mertens najener-

gičneje protestiral. Konferenca je končno sklenila, da bo še nadaljevala razpravo o načrtu.

Nas bo zanimalo, kakšno stališče so zavzele vlade posameznih držav k vprašanju znižanja delovnega časa v transportnih podjetjih. Vse države razdelimo po odgovorih na tri skupine in sicer:

1. države, ki so se izrekle **proti mednarodni ureditvi skrajšanja delovnega časa** v transportnih podjetjih. V to skupino spadajo:

Avstrija in Belgija, ki sta se brez vsega izreki proti mednarodni ureditvi delovnega časa v transportnih podjetjih.

Italija se je postavila na stališče, da bi bilo primerno železnice izločiti iz mednarodne ureditve ter naj bi vlade uredile delovni čas na železnici v okviru **Wašingtonske konvencije**.

2. Države, ki žele, da bi se s posebno konvencijo uredilo delovni čas za vsa transportna podjetja:

Čile izrečno zahteva posebno konvencijo o ureditvi delovnega časa na železnici in ostalih transportnih podjetjih.

Finska zahteva, da se mora z ozirom na izredno odgovorno službo na železnici posvetiti vprašanju delovnega časa pri transportnih podjetjih posebno konvencijo, ker je nemogoče to vprašanje rešiti na isti način kot za ostale industrije.

Isto stališče je zavzela **Holandska**.

3. V tretjo skupino, ki je najmočnejša, spadajo one države, ki predlagajo ureditev delovnega časa ločeno za železnice in ločeno za ostala transportna podjetja s posebnimi odredbami, ki pa bi lahko bile uvrščene kot posebno poglavje v splošno konvencijo, vendar tega vprašanja sedaj še ne morejo rešiti, ker je za to potreben daljši študij.

Razni dopisi

Zagreb.

Šta radiš zadrugo??

U zadnjem broju zadrugnog glasila objavljeno je upozorenje glede plaćanja taksi na račune i potvrde, koje se kod kupnje robe imaju kupcima izdati. U tome upozorenju se kaže, da sve takse i biljege plaća zadrugar.

Nekako istovremeno po istoj stvari izdala je okružnicu i uprava zagrebačke željezničke radionice, u kojoj se kaže, da je takse na dotične račune i belege dužan plaćati — trgovac.

E kad pročitamo te dvije okružnice, prestaje nam pamet: tko ima pravo? Tamo je zadruga — privatno poduzeće: ovdje je državna ustanova, koja mora da govori pravu istinu. Bit će da ona imade pravo.

Uprava zadruga je odredila, da će takse plaćati članovi. Pušćamo po strani nezakonitost takve odredbe, ograničit ćemo se samo na njenu komičnost. Zašto uprava zadruga abdicira na to da ona bude trgovac, a hoće da to budu zadrugari, koji to nikako nisu? Zašto uprava zadruga mijenja ulogu: ono što je ona da ne bude ona, već mi zadrugari? E to neka nam objasni, jer nam takvo komešanje prosto neda spavati. Odkud smo mi, mirne i pokorne mušterije, odjednom proizvedeni na objesne i bahate trgovce!

Industrijski saobraćajni službenici i radnici za svoja prava

U godini 1929. industrijski željezničari, čiji je položaj neregulisan, počeli su se udruživati u svoju stručnu organizaciju Ujedin. Savez Željezničara Jugoslavije. Oni su to učinili, jer su bili svjesni, da će jedino putem svoje stručne organizacije voditi svoju čistu stručnu borbu za regulisanje svojeg neregulisanog položaja.

Težak je rad funkcionara za industrijske saobraćajne službenike i radnike bio pri prikupljanju podataka iz sviju mjesta o položaju ovoga osoblja o njihovom radnom vremenu i njihovim platama. Zapraka je u početku bilo mnogo s jedne strane od samog osoblja, koje je bilo organizovano u drugim nestručnim savezima, i s druge strane od samih poslodavaca, koji su odmah u početku uvideli opasnost po svoje vlastite interese. Onaj dio drugova, koji su ovu borbu shvatili ozbiljno i uprili poglede u konačni uspjeh, nisu nikakve šikanacije ni podmetanja mogla sprečiti nego su i dalje ostali vjerni borci za svoja prava. Njihovoj borbi to je u prilog Zakona o željeznicama Javnog saobraćaja, koji je stupio na snagu 1931. godine, a koji je predvidio da se položaj o dužnostima i pravima saobraćajnih službenika i radnika mora regulisati naročitim propisima, koje petpisuje Ministar saobraćaja. Odmah čim je pomenuti Zakon stupio na snagu dao je industrijskim željezničarima elana za daljnju borbu, i u smislu toga zakona postavljali su svakom prilikom zahteve za njihovo regulisanje. Tražili su od sviju mjerodavnih, da naredi upravama saobraćajnih preduzeća, poštivanje zakonskih propisa.

U tom pravcu sazivane su skupštine u svima mjestima, sa kojih su se slale rezolucije, kao i izvještaji o položaju saobraćajnog osoblja. U godini 1932. sazvana je anketa u Banjoj Luci. Na ovu anketu pozvano je Ministarstvo saobraćaja, Ministarstvo socijalne politike i narodnog zdravlja, Banska Uprava Vrbaske i Drinske Banovine, predstavnici saobraćajnih preduzeća kao i predstavnici saobraćajnog osoblja iz sviju mjesta sa ovoga područja. Na anketi podnešen je obširen izvještaj o položaju tih radnika, i na osnovu tih izvještaja postavljani su zahtevi za regulisanje u duhu zakonskih odredaba. Svi industrijski željezničari bili su svjesni toga da ne mogu svoja (pa i zakonom zaštitivana) prava postići od jedinom ali su bili svjesni i toga da se u borbi mora ustvarati, i pored toga što su sve rezolucije, predstavke i zahtevi, postavljani na osnovu postojećih zakonskih propisa, ostali glas vapajućega u pustinji.

Možda se objašnjenje imade tražiti u odluci nacionalne organizacije, prema kojoj nitko od nepravovjernih neima da se pušta do konzumske uprave. Tu ima da boguju samo čisti čistunci. Mora baš da su mudri, kad nas ovako — preko noći — stvorise trgovcima! Zadrugar.

Vesela novica članom Cankarjeve družbe

Letos bo Cankarjeva družba izdala pet knjig. In sicer poleg 4 knjig, objavljenih v prospektih, ki so bili priloženi »Delavski Politiki«, tudi peto knjigo, Ivan Molekovo: »Sesuti stolp«. »Sesuti stolp« je tretja knjiga Molekove triologije (prva knjiga »Dva svetova«, druga knjiga »Veliko mravljišče«), ki ju je že izdala Cankarjeva družba.

Članarina za 5 knjig je 25 Din. Vendar, kdor hoče ostati pri stari članarini 20 Din, lahko ostane. In namesto 5 knjig, bo dobil samo 4 knjige, kakor je bilo v prospektih navedeno.

Resnica pa je, da je dvig Cankarjeve družbe odvisen od zavednih delavcev, ki podpirajo in vrše kulturno delo in se v to svrhu tudi žrtvujejo. Gotovo bodo današnji veselo novico pozdravili vsi in šli na delo za pridobivanje novih članov, ki se bodo naročili na vseh pet knjig.

U 1932. godini Šipadovi željezničari sazvali su konferenciju, na koju su pozvali Ministarstvo saobraćaja, Ministarstvo socijalne politike i narodnog zdravlja, Kraljevsku Bansku Upravu Vrbaske Banovine i sve Narodne poslanike sa ovog područja, predstavnike preduzeća te predstavnike saobraćajnih službenika i radnika ovoga preduzeća. Na ovoj velikoj konferenciji Oblasni sekretarijat industrijskih željezničara podneo je na osnovu svestranih ispitivanja obširan izvještaj kako o položaju željezničkih službenika, tako i o njihovom radnom vremenu i njihovim platama. Sa ovim izvještajem dokazano je, da se od toga osoblja traži veliki napor pri vršenju dužnosti jer je po dužnom kilometru zaposleno jedva 3—6 željezničara, dok se po dužnom kilometru preveza na ovim željeznicama godišnje preko 135.000 tona raznovrsne robe, što dokazuje da je na ovo osoblje postaviti veoma velik zahtev. U ono vreme, kad je osoblje vršilo tu napornu službu i dok su sve željeznice celoga sveta pasivne Šipadova željeznica izkazala je čisti dobitak od preko 3.800.000 Din, dok su željezničari neispavani, umorni i gladni po 10 do 20 sati vršili svoju tešku i odgovornu službu. Ovo je dovoljno, da se karakteriše njihov mizeren položaj, dok preduzeće zaraduje milijune iskorisćavajuć neograničeno dugo radnu snagu ovih željezničara.

Sa ove velike konferencije, upućeni su izvještaji i zaključci na sva mjerodavna mjesta kao i Upravi Šipada. Posle toga sama Uprava Šipada zatražila je od organizacije da podnese konkretne predloge za nacrt kolektivnog ugovora (pragmatike). Saobraćajno osoblje odmah je zatražilo od Oblasnog sekretarijata da čim prije izradi pomenuti nacrt, koji je izradjen i predan preduzeću 3. januara o. g.

Dok je ova borba nastavljena neumorno, poslodavci su videći, da se kosi njihovim interesima, počeli udarati u druge dipole. Počeli su izmišljati da nije donešena Uredba o regulisanju radnog vremena, koju na osnovu Zakona o zaštiti radnika mora doneći Ministarstvo saobraćaja u sporazumu sa Ministarstvom socijalne politike i narodnog zdravlja, te su stali na stanovištu, da će istom to biti baza za daljnje pregovore o regulisanju prava industrijskog saobraćajnog osoblja. I pored toga, što je Zakon o zaštiti radnika na snazi već punih 12 godina, nije se od strane nadležnih Ministarstva povelu računa o regulisanju radnog vremena, te se nakon 12 godina ispoljuju posledice toga nehaja.

Prema izvještaju od nekih preduzeća, regulisanje ovog pitanja stoji na Ministarstvu saobraćaja, koje izdaje prema njihovim izjavama pravilnik, koji će važiti za sve privatne saobraćajne službenike i radnike u celoj zemlji. Da bi se pospješilo donošenje pomenutog Pravilnika, i regulisanje saobraćajnog osoblja, donešen je zaključak sviju industrijskih saobraćajnih službenika i radnika da se pošalje deputacija u Beograd, koja će uz pomoć gg. Narodnih poslanika posjetiti sva nadležna Ministarstva, da se ovom pitanju posveti najozbiljnija pažnja jer su u protivnom svi zakoni iluzorni. Ova deputacija prikazaće nadležnima težak položaj privatnog saobraćajnog osoblja iz sviju mjesta i tražiti čim skorije rešenje ovoga pitanja.

Posle sviju mnogobrojnih zahteva i mjerodavni su došli do uvjerenja da je potrebno ovo pitanje rešiti i udovoljiti zakonskim odredbama.

Uparedo sa stručnom organizacijom željezničara i neke nestručne or-

ganizacije koje imaju (ili na taj način verbuju) nekoliko članova podnose su neke zahteve za saobraćajno osoblje, a sada su razočarani, da svi nadležni stoji u vezi jedino sa stručnom organizacijom i da je njihovo nastojanje bilo odbačeno, pa će valjda konačno uvidjeti da su na krivom putu.

Svi industrijski saobraćajni službenici i radnici konačno će uvidjeti da im je mjesto jedino u njihovoj stručnoj organizaciji, jer će samo preko nje doći do svojih zakonom zaštitivanih prava.

Savez saobraćajnih i transportnih službenika i radnika poziva sve industrijske saobraćajne službenike i radnike, da jačaju svoju stručnu organizaciju te da joj daju materijalnu i moralnu pomoć, da bi mogla ustrajati u borbi za prava sviju saobraćajnih službenika i radnika, u borbi za primjenjivanje zakonskih odredaba i u borbi za čovječanski život.

Oblasni Odbor S. S. T. K. R. J.,
Drvar.

Osnivačka skupština u Gostilju

održana je 21. maja i to podružnice Saveza saobraćajnih i transportnih radnika i službenika Jugoslavije. Skupštinu je otvorio i referirao drug Mato Grabovac, koji je opširno prikazao zašto su saobraćajni uslužbenici i radnici osnovali svoj samostalni savez.

Nakon ovih referata izabrana je uprava podružnice u koju su ušli:

U upravni odbor: Predsjednik Kranj Anton, strojovodja, zamjenik: Sarić Jozo, kovač; sekretar: Grabovac Mato, bravar, zamjenik: Mijatović Jovo, strojovodja; blagajnik: Simonis Josip, bravar, zamjenik: Lovrenčić Ivica. U nadzorni odbor: Tomeš Rudolf, bravar, Nusbaum Stanislav, bravar. Članovi odbora: Jurić Filip, Kičenović Ilija.

Borba industrijskih željezničara u Turbetu za kolektivni ugovor

Industrijski željezničari u Turbetu koji su organizovani u Savezu Saobraćajnih i Transportnih službenika i radnika Jugoslavije, podneli su preko svoje organizacije zahteve za kolektivni ugovor u aprilu mjesecu o. g. Preduzeće je odmah stupilo u pregovore ter izjavilo da će pristupiti regulisanju pored prava i dužnosti svojih željezničara, ali da je Gen. Direktor na putu i da je to učiniti čim se on povraća. Odmah čim se je povratio gosp. Generalni Direktor predstavnici organizacije uputili su se k nje-

mu i tražili, da im se dade odgovor na podnesene zahteve.

Predstavnik preduzeća ovom je prilikom izjavio, da će pregovori moći započeti, kad i oni prouče predloženi nacrt i konačno su pregovori definitivno zakazani za 3. jula o. g.

Na pregovore će u ime Centrale saveza biti poslan drug Zupančić, oblasni sekretar za industrijske željezničare, predstavnik Radničke komore iz Sarajeva i pregovarajući odbor.

Poništenje štrajkolomačkih mandata u Banjoj Luci

Svima nam je poznato kakvu su sramnu ulogu odigrali u borbi za poboljšanje kolektivnog ugovora Simo Ražić, Munib Gafić i Vladimir Turški, radnički povjerenici i perjanice Oblastnog odbora i podružnice »OR SA« u Banjoj Luci za vrijeme štrajka pilarskih radnika Bosanskog d. d. parana pilana u Banjoj Luci. Također nam je poznato, da su radnici na jednom velikom zboru ovim štrajkolomcima oduzeli pravo zastupstva radničkih interesa kako kod poslodavca tako kod nadležnih ustanova.

Radnički povjerenici Bosanskog d. d. na svojoj prvoj sjednici konstatovali su, da su se Simo Ražić i drugovi grubo ogrešili o interese radni-

ka te da kao takvi nemožu više biti radnički povjerenici i zamjenici.

Na osnovu molbe radničkih povjerenika i odluke zbora sviju zaposlenih radnika u pilani Kraljevska banska uprava Vrbaske banovine sa svojim rešenjem od 5. juna 1934 broj VI. 7247 poništila je mandate Sime Ražića i drugova radničkih povjerenika i zamjenika.

Radnički sud stići će sve štrajkolomce i izdajice radničke klase i u drugim radničkim ustanovama, koje se ovi svakim blatom bacaju a naročito na Radničku komoru. Ali ide skupština Radničke komore pa će ovi štreberi uvidjeti da će ih na svakom koraku stići radnički sud, koji je pravedan i neumoljiv.

Intervencija predstavnika Saveza saobraćajnih i transportnih službenika i radnika kod pojedinih Ministarstva u Beogradu

Na osnovu zaključaka skupština industrijskih željezničara, koje su bile održane u svim većim mjestima na industrijskim prugama odputovala je posebna deputacija sa oblasnim sekretarom drugom Zupančićem u Beograd, da bi intervenisala kod Ministarstva saobraćaja, Ministarstva socijalne politike i Ministarstva šuma i rudnika za regulisanje radnih uslova i prava te položaja industrijskih željezničara u opšte. O intervenciji obavijćemo dulji izvještaj u narednom broju »Željezničara«, za danas donosimo predstavku, koju je deputacija predložila na svim mjerodavnim mjestima, gdje je dobila obećanje, da će se poduzeti sve potrebno, da se čim prije pristupi definitivnom regulisanju položaja industrijskih željezničara.

Predstavka, upućena pojedinim Ministarstvima, glasi se:

Ministarstvo saobraćaja
Ministarstvo socijalne politike i narodnog zdravlja
Ministarstvo šuma i rudnika
Beograd.

Uvaženi Gospodine Ministre!

Potpisanoj deputaciji i organizaciji koja zastupa 1400 Šipadovih željezničara čast je podneti Vam sledeću

Predstavku:

Položaj Šipadovih željezničara je do danas potpuno neregulisan, u pogledu što se odnosi na njihova prava, dok su dužnosti regulisane i istovjetne onima državnih željezničara, jer se na ovoj pruzi u duljini od oko 400 kilometara obavlja javni saobraćaj.

Osoblje ove željeznice je na osnovu Zakona o željeznicama javnoga saobraćaja, Zakona o radnjama te Zakona o zaštiti radnika tražilo od U-

prave Šipada još 1930. godine, da ona kao predstavnik državnog preduzeća reguliše službene odnose dužnosti i prava svojih željezničara, i udovolji zakonskim odredbama.

U 1932. godini sazvana je zvanična anketa u Banjoj Luci, na kojoj su prisustvovali i bili zastupani: Ministarstvo socijalne politike i narodnog zdravlja, Kralj. Banska Uprava Vrbaske Banovine, predstavnik Radničke komore, predstavnici industrijskih saobraćajnih preduzeća te predstavnici željezničkog osoblja iz sviju mjesta Vrbaske in Drinske Banovine.

Na ovoj anketi doneli su pored ostalih i Šipadovi željezničari obširne izvještaje o ovom teškom i neregulisanom položaju a ovi su izvještaji bili dostavljeni na sva nadležna Ministarstva, u nadi da će se od strane mjerodavnih poduzeti stroge mjere, da se i ovo pitanje konačno reši i udovolji zakonskim odredbama.

Na anketi donešeni su zaključci, u kojima se je tražilo samo to, da se postojeće odredbe zakona primjene i na ovo osoblje, ali i pored toga anketa i njezini zaključci nisu za industrijske željezničare doneli pozitivnih rezultata.

U septembru 1932. godine je jedina posebna deputacija posjetila Ministarstvo saobraćaja, Ministarstvo socijalne politike i Ministarstvo šuma i rudnika, koja je ponovno zamolila vse nadležne, da naredne upravama privatnih saobraćajnih preduzeća, da na osnovu zakonskih odredaba pristupe regulisanju osoblja.

Tom prilikom deputacija je mjerodavnim izložila, kako se na ovim željeznicama ne izvršuju zakonske odredbe kako u pogledu radnog vremena (koje traje dnevno 10 do 20 sati) tako ni u pogledu zaštite ovih službenika. Naročito je tom prilikom deputacija naglasila za Šipadove željeznice sa javnim saobraćajem, čiji je prosperitet trajan, da službenik služi po 30 i više godina i nakon toga baca se na ulicu da preostali dio života prosi milostinju i pored toga što je još raniji vlasnik Upravi Šipada ostavio potporni i penzioni fond, koji je do danas narastao prema iskazima bilance do 6,000.000 dinara.

Deputacija je umolila u ime svog osoblja ove velike željeznice, da bi nadležni posvetili svoju pažnju rešavanju ovog važnog pitanja. Vaš prehodnik Gospodin Ministar saobraćaja i Ministar socijalne politike dali su tom prilikom obećanja, da će se zauzeti da se položaj toga osoblja reguliše u duhu postojećih zakona, ali se uz sve obećanje ono do danas nije pomaklo sa mrtve tačke, i pored svih obećanja i zakonskih ovlaštenja.

U augustu 1933. godine Šipadovi željezničari ponovno su sazvali veliku konferenciju u Drvaru. Na ovu konferenciju pozvali su, i dostavili pismene izvještaje svima nadležnim Ministarstvima Kralj. Banskog Upravi Vrbaske Banovine, i gg. Narodnim poslancima sa ovoga područja i pozivali ih, da bi pored štampanih izvještaja sami prisustvovali konferenciji, kako bi se uvjerili o teškom položaju ovih željezničara, jer bi to bilo od velike važnosti za konačno rešavanje ovog važnog pitanja.

Konferenciji su prisustvovali: Predstavnik Kralj. Banske uprave, koji je ujedno zastupao i Ministarstvo socijalne politike, predstavnik mjesne vlasti, predstavnik radničke komore, predstavnik uprave preduzeća te predstavnici željezničkog osoblja ove željeznice.

Nakon saslušanja svih izvještaja i referata svi prisutni dobili su utisak, da se ovom važnom pitanju mora posvetiti najozbiljnija pažnja i obećali su svoje zauzimanje. U decembru mjesecu 1933. godine Uprava Šipada je nakon proučavanja predloga i odluka konferencije dostavila organizaciji šipadovih željezničara dopis, u kojem izvještava da je sjednica Upravnog odbora Šipada rešila, da će se pristupiti regulisanju osoblja odnosno sklapanju kolektivnog ugovora, te tražila od organizacija, da im

PET KNJIG

II izda letos Cankarjeva družba svojim članom. In sicer:

1. Koledar Cankarjeve družbe za leto 1935.
2. Beer: Zgodovina socialnih bojev, I. knjiga.
3. Beer: Zgodovina socialnih bojev, II. knjiga.
4. Pavel Nizovoj: Ocean, ali kakor je pravi ruski naslov: Pod severnim nebom.
5. Ivan Molek: Sesuti stolp.

dostavi konkretne predloge za nacrt ugovora.

Odmah čim je organizacija bila izvještena o tome, uzela je u izradu nacrt za kolektivni ugovor (pragmatiku). Kod sastava ovoga nacrtu poslužili su se svima odredbama Zakona koji se odnose i na industrijske željezničare. Kad je pomenuti nacrt bio izradjen dostavljen je Upravi Šipada te svim nadležnim Ministarstvima još 3. januara o. g.

22. maja o. g. zatražili su predstavnici Šipadovih željezničara od uprave Šipada konačno rešenje, da se pristupi pregovorima na osnovu predloženog nacrtu, te su dobili odgovor: da sada rešavanje ovog pitanja ne stoji do uprave Šipada, nego da je Ministarstvo saobraćaja uzelo izradjivanje pravilnika po kojem će se regulisati dužnosti i prava sviju privatnih saobraćajnih službenika i radnika.

Šipadovi, kao i svi ostali industrijski željezničari, veoma su se razveselili izjavom Uprave Šipada, jer su svjesni da će jedino na taj način doći do svojih Zakonom zaštitivanih prava.

Svi industrijski željezničari sa nestrpljenjem očekuju rešavanje ovog pitanja, jer je i pored toga što je služba u svim industrijskim saobraćajnim preduzećima istovjetna onoj državnih željeznica, njihov položaj je i pored toga neregulisan i nesredjen.

Besprimjerna eksploatacija i neograničeno dugo radno vreme do sada određuje sam poslodavac prema saobraćajnim potrebama bez obzira što je stime u mnogim saobraćajnim preduzećima osoblje u pogledu radnog vremena dala je Upravi Šipadove željeznice mogućnost da, baš u vreme, kad su sve željeznice pasivne, iskaže u godini 1931. 1,900.000 Din, a u godini 1932. 3,826.000 Din, a u godini 1933. oko 4,000.000 Din čistoga dobitka! Ovo se je dešavalo u zamahu najveće privredne depresije! Ovo je bilo omogućeno samo na taj način što se osoblje neograničeno iskorišćava a to smatramo da je za Šipad kao izrazito državno preduzeće nedostojno i nečasno, jer se stime upropaštava naša nacionalna radna snaga pored svih postojećih zakona i stime sami zakoni postaju iluzorni.

Da bi se konačno pristupilo rešavanju ovog važnog pitanja, donosimo Vam Gospodine Ministre ovu predstavku, da bi se interesovali i izvjestiti izvolili o svima do sada predloženim izvještajima, koji su Vašim predhodnicima od strane organizacije industrijskih saobraćajnih službenika i radnika dostavljeni, i molimo Vas da u interesu Zakona i u interesu zaštite industrijskih saobraćajnih službenika i radnika obratite svoju pažnju rešavanju ovog važnog pitanja, na koje Vas zakon ovlašćuje.

Oko 3000 industrijskih saobraćajnih službenika i radnika sa teritorije Vrbaske i Drinske banovine upućuje Vam svoje molbe preko ove deputacije da se pitanje regulisanja svih industrijskih saobraćajnih službenika i radnika konačno reši na osnovu postojećih zakona.

Savez saobraćajnih i transportnih službenika i radnika Jugoslavije. V času od 1. jula do 1. septembra so uradne ure na centrali od 7. ure zjutraj do 13. ure Centrala SSTS.

Slike pogreba s. F. Jernejčiča se dobe pri podpisanem uredništvu v Delavski zbornici, Miklošičeva cesta 22-I. Ujedinjeni Železničar.